

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2005–09

NEVS-brevet måndag 11 februari

1. Lovade stort – nu har Volvo svårt att leverera elbilar
2. Rekordår för Volvo Cars
3. Utebliven bonus väcker känslor på Volvo Cars
4. Daimler och Geely planerar djupare samarbete
5. Stor efterfrågan på Kia e-Niro – sålt slut i Storbritannien
6. Volkswagen Passat facelift officiell – fakta, bilder och film
7. Kom in i Kamiq
8. BMW iNEXT vintertestas i Sverige – elmotor och batteri sätts på hårt prov
9. Lagonda presenterar eldrivet suv-koncept
10. Honda storhandlar kinesiska batterier
11. Är Toyota Supra och BMW Z4 samma bil?
12. Tesla med tekniskt fel ska själv ringa bärgningsbilen
13. Glöm Gigafactory – här är batterifabriken som blir tre gånger större
14. Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn och miljön
15. Vinterdäck med gummidubb – första intrycken
16. Köpte sex stycken Rolls-Royce som matchar hans turbaner
17. En himmelsblå Trabant
18. Grattis Volvo Duett!
19. Haas först ut i år igen – här är VF-19
20. Ledig befattning

SVENSKA DAGBLADET

1. Lovade stort – nu har Volvo svårt att leverera elbilar

Av Jonas Fröberg 2019-02-07

Samtidigt som kunderna skriker efter elbilar har Volvo Cars svårt att leverera. Frågan är extra känslig då företaget sommaren 2017 slog på stora trumman och lovade just att elektrifiera sina bilar redan 2019.



Volvo Cars vd Håkan Samuelsson presenterar satsningen på elbilar sommaren 2017.

Elektrifieringen ändrar bilindustrin i grunden och kunderna styr snabbt mot elbilar. Nya "folk-teslan" Tesla Model 3 seglade upp som USA:s mest sålda premiumbil alla kategorier förra året.

Detta vet alla toppchefer för bilföretag. Också Volvo Cars vd Håkan Samuelsson.

För Volvo Cars handlar det inte bara om att sälja bilar utan också att hålla ett stort vidlyftigt löfte.

Sommaren 2017 samlade bolaget pressen och vd Håkan Samuelsson berättade stolt att alla nya Volvomodeller 2019 skulle vara utrustade med elmotor: antingen renodlade elbilar, ladd-hybrider eller så kallade mildhybrider (mildhybrid som får en bensinbil att komma ner till en dieselbils förbrukning).

Men när SvD för ett par veckor sedan provkörde den helt nya Volvo V60 Cross Country fanns den enbart med dieselmotor.

När Håkan Samuelsson på torsdagen mötte journalister var han efterklok.

Har du lovat för mycket?

– Vi sade att alla nya bilar lanserade från och med 2019 kommer att vara elektrifierade, säger Håkan Samuelsson och pekar på att V60 Cross Country lanserats på senhösten 2018, även om den stora kundlanseringen och provkörningen var 2019.

Jag har inget dåligt samvete att vi lovat för mycket.

Men även innan dess tycks Volvos elektrifiering halta. När den populära lillsuven XC40 lanserades hösten 2017 fanns bara fossila bilar. Som SvD kunde avslöja blev introduktionen av laddhybridversion kraftigt försenad. Den kommer först nu ut på marknaden.

– Jag har inget dåligt samvete att vi lovat för mycket, säger Håkan Samuelsson.

Men han är ändå självkritisk:

– Vi skulle naturligtvis vilja göra elektrifieringen mycket, mycket snabbare, men utgångspunkten var att vi var ett företag som gjorde en halvmiljon bilar med 90 procent dieselmotorer. Jag har en ambitiös plan och sa också att 50 procent ska vara elektrifierade bilar 2025 och resten hybrider på något sätt.

Faktum kvarstår: På den nyast lanserade bilen, V60 Cross Country säger man på Volvo PR-avdelning att det inte ens finns en plan för när den ska komma som laddhybrid. De kan heller inte svara på när den kommer i mildhybridutförande.

Du har helt rätt. Elektrifierade bilar är väldigt efterfrågade och populära.

Volvos första renodlade elbil kommer inte att börja tillverkas förrän 2020 och väntetiderna på laddhybrider på övriga modeller är upp mot 6 månader.

Samtidigt är trenden tydlig: Bara i januari tiofaldigades Sveriges elbilsförsäljning upp till nära 1 100 bilar jämfört med ett år tidigare.

Kunderna vill ha elektrifierat och ni kan inte leverera. Varför det?

– Det beror på att det är en stor omställning, produktionskapacitet och tillgång på batterier. I fjol sålde vi runt 40 000 laddhybrider – men vi kunde ha sålt fler. I år kommer vi att göra det. Vi har ökat kapacitet enligt den plan vi har.

Han tar sats.

– Men du har helt rätt. Elektrifierade bilar är väldigt efterfrågade och populära.

Har du lovat för mycket när det gäller elektrifiering?

– Jag skulle också vilja vara mycket snabbare med elektrifiering och att batteritillverkarna skulle leverera batterier snabbare. Vi kommer att ta steg varje år.

Så är är svaret ja eller nej?

– Det vi sagt om elektrifiering är vi på väg att realisera.

Håkan Samuelsson erkänner samtidigt att det är lönsamt att fortsätta att sälja bensin- och dieselbilar.

– Nummer ett är vad kunderna efterfrågar. Nu är många intresserade av elbilar. Men vi arbetar inte aktivt för att minska efterfrågan för fossila bilar.

Den absolut största kostnaden i en elbil är batterier. Volvo Cars vd öppnar för att samarbeta med svenska Northvolt som planerar att bygga en batterifabrik i Skellefteå.

– De är sedan länge ett alternativ för våra bilar i Europa. Vi har inte valt leverantör men återkommer om det. I Kina letar vi leverantörer ihop med Geely.

Volvo Cars resultat för 2018 var en blandad kompott. Å ena sidan omsatte Sveriges andra största bolag rekordhöga 252,7 miljarder kronor på helåret och försäljningen ökade starkt. Men rörelsemarginalen sjönk till 5,6 procent.

– Jag är inte helt nöjd med det finansiella resultatet. Marginalen ska upp till våra tyska konkurrenters nivå.

Volvo fick även kritik sedan personalbonusen, som är ett vinstdelningssystem, drogs in för 2018. Håkan Samuelsson förklarade beslutet med att marginalerna hade varit för låga. Men på en direkt fråga från SvD gjorde han samtidigt klart att det inte var aktuellt att dra ner på sin egen bonus.

LÄS ÄVEN

[Läs mer om Volvo Cars blir elbilsmärke]

[Bilder: Volvos nya superbil tar upp kampen mot Tesla]

2. Rekordår för Volvo Cars

Elin Hanspers 2019-02-07 07:33

Biltillverkaren Volvo Cars försäljning och rörelseresultat ökade rejält i det fjärde kvartalet 2018. För helåret blev försäljningen rekordhög.



Volvo cars vd Håkan Samuelsson.

"För första gången i vår historia bröt vi igenom 600.000-nivån och sålde 642.000 fordon", kommenterar vd Håkan Samuelsson i bokslutsrapporten.

Intäkterna uppgick under det fjärde kvartalet till 73 miljarder kronor, upp från 61 miljarder för ett år sedan. Rörelseresultat landade på 4,5 miljarder kronor, en ökning från 3,6 miljarder ett år tidigare. Rörelsemarginalen landade därmed på 6,2 procent, även det en ökning från 5,9 procent.

Framöver räknar Håkan Samuelsson med en fortsatt positiv marknad i Europa och USA. I Kina har efterfrågan minskat för första gången på länge, om än i mindre grad i premiumsegmentet, uppger han.



Elin Hanspers

3. Utebliven bonus väcker känslor på Volvo Cars

Publicerad av TT - 07 feb 2019

Ganska många av de anställda på Volvo Cars hade räknat med att få en extra bonus på lönebeskedet efter ett starkt 2018, då det Kina-ägda bilföretaget levererade 642 000 fordon globalt.



Glenn Bergström, vice ordförande i Volvo verkstadsklubb, tycker att det är opsykologiskt av Volvo att inte ge någon bonus till de anställda när det uppsatta resultatmålet missades med liten marginal.

För 2017 blev bonusen 17 000 kronor för en heltidsanställd arbetare på fabriken i Torslanda, enligt företagets vd Håkan Samuelsson.

Då tror jag vi hade fullt utfall, påpekar Volvo-chefen.

Glenn Bergström, som är vice ordförande i Volvo verkstadsklubb, anger i stället att bonusen för 2017 var 21 000 kronor.

Oavsett den skillnaden blir det ingen bonus för förra året, 2018. Trots försäljningsrekord var det ekonomiska utfallet inte tillräckligt bra, enligt företaget.

"Det var risigt"

Kritiken från anställda och fack är bitvis hård.

Det var risigt, säger Henrik Nolfalk, Volvoanställd som hade väntat sig en bonus.

Förfärligt, säger Lars-Erik Neikter, som dock inte vågat räkna med bonus.

Det var likadant när Ford ägde oss. Då gjorde vi all time high i försäljning, men gick ändå med förlust. Vi fick aldrig nån bonus på den tiden, tillägger Neikter.

Men alla ser inte likadant på saken.

Vad gör det att inte få bonus? Om det är vad som gäller för att fabriken ska rulla, så är det värt det, säger Branka Rujevic när hon lämnar Torslandafabriken efter torsdagens arbetspass.

Olika trösklar

Glenn Bergström i IF Metalls verkstadsklubb tror att kritiken hänger ihop med hur företaget konstruerat sitt bonussystem. Tröskeln för bonus sätts olika högt varje år, beroende på vilka förväntningar man har om det ekonomiska resultatet.

Som anställd tänker man i princip att vi gjorde 14 miljarder i vinst 2017, då fick jag 21 000 kronor. Nu gör vi 14 miljarder igen, då får jag en fot i baken. Det tolkas lätt så, säger Glenn Bergström.

Ett avgörande villkor för bonus i år var att rörelsemarginalen skulle ligga på minst 6 procent. Men av bokslutet framgår att denna marginal sjunkit till 5,6 procent, ned från 6,7 procent i fjol, och alltså går i fel riktning med tanke på att målet är att nå upp till de stora tyska konkurrenternas marginaler kring 8 procent.

I mångt och mycket har vi gjort ett jättebra resultat när det gäller marknadsandelar. Men bonussystemet är inte baserat på arbetsinsats, utan det är ett krasst system som är mer av karaktären vinstdelning, säger Håkan Samuelsson, vd för Volvo Cars.

Över en viss lönsamhetströskel utfaller en viss bonus vid årets slut, som en gratifikation. I år har vi inte uppfyllt den, tillägger han.

Förstår upprördhet

Att många är upprörda över bonusbeslutet är inte förvånande, tycker Samuelsson.

Hade jag varit i deras kläder hade jag säkert känt så också. Jag tror alla är väldigt frustrerade över att vi inte kunde betala ut det här.

Volvo Cars-chefen, vars rörliga ersättningar inte påverkas av att bolaget missar lönsamhetsmålen, pekas samtidigt ut av LO som en av landets högst avlönade företagsledare i en kritisk rapport om de växande inkomstskillnaderna i Sverige. Samuelssons deklarerade inkomst 2017 var 33,6 miljoner kronor, vilket kan jämföras med snittlönen för en industriarbetare på 365 000 kronor.

Jag kan mycket väl förstå att man kan uppleva den (vd-lönen) som orimligt hög. De känslorna har jag svårt att argumentera emot, säger Håkan Samuelsson.

NyTeknik

4. Daimler och Geely planerar djupare samarbete

Felix Björklund 2019-02-07 11:51

När Geely blev största aktieägare i Daimler undrade många vad det skulle leda till. Nu verkar det som att det kinesiska ägandet börjar ha inflytande. Den tyska koncernens chef, Dieter Zetsche, säger att diskussioner om samarbete pågår.



För tio år sedan visste ingen i Europa att Geely fanns och vem Li Shifu var. Nu har den kinesiska företagaren, via sitt holdingbolag, inte bara gjort sig ett namn – han har rejält inflytande inom europeiska fordonsbranschen.

Zhejiang Geely Holdings Co är helägare av Volvo Cars och överraskade många när man på kort tid blev storägare i Volvo AB samt Daimler.

I oktober 2018 annonserade Daimler och Geely att man tillsammans sjösatte ett mobilitets-företag i Kina. Detta tog många analytiker (och chefer inom Daimler) på sängen, men var ett krav efter att det kinesiska företaget köpte nästan tio procent av Daimler.

Läs mer: Volvos moderbolag satsar på Hyperloop-kopia

Men det verkar inte sluta där.

– Vi har diskussioner om andra ämnen som har en större dimension, sa Dieter Zetsche under en presskonferens, det rapporterar Reuters.

Men det kinesiska ägandet och fördjupat samarbete är något som har oroar hemma i Tyskland. Nyhetsbyrån rapporterar att tyska regeringen överväger att köpa andelar i inhemska företag för att skydda dem mot utländska företag. En industristrategi som inte tillhör vanligheten. Men på den direkta fråga om hur han såg på detta, sa Zetsche:

– Länder som driver en sådan industripolitik tenderar inte att vara konkurrenskraftiga. Vi har inte bett om de här åtgärderna.

5. Stor efterfrågan på Kia e-Niro – sålt slut i Storbritannien

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-02-07, 14:09

Det tog bara några veckor, sedan var alla 900 Kia e-Niro som tilldelats Storbritannien sålda. Den som inte lyckats lägga rabarber på en av dessa får snällt vänta – och det länge.
"Flaskhalsen i batteritillverkningen kommer pågå i åtminstone 12 till 18 månader till", säger John Hargreaves, säljchef på Kia till Auto Express.



Efterfrågan på Kia e-Niro och systermodellen Hyundai Kona Electric, som alltså delar drivlinor, har varit betydligt större än väntat. Med anledning av detta har batteritillverkarna (bland andra LG och Samsung) inte klarat att producera batterier i takt med försäljningen. Detta trots att de fördubblat tillverkningshastigheten.
Flaskhalsen påverkar även de som lyckats köpa en av bilarna i den första vågen. Leveranstiden har förlängts och vissa kommer att få vänta så pass länge som till slutet av året på att få sin e-Niro.
Även i Sverige har Kia e-Niro sålt mycket bra även om det inte finns några rapporter på att den skulle ha sålt slut. Däremot är det så att ovan nämnda flaskhals också påverkar svenska kunder, med sannolikt förlängd leveranstid som följd.

Test: 3 x Kia Niro – så står sig hybriden och laddhybriden mot elsuven e-Niro

Test: Kia e-Niro mot Volvo XC40 T3 – elektrisk knockout

Kia Niro EV kostar från 429.900 kr i Sverige – med 60.000 kr i bonus

Kia Niro EV räckviddstestad: 50 mil på en laddning

Kia Niro som tjänstebil: Här är modellen du ska välja

Räckviddstest: Så långt kommer Kia e-Niro i svenskt vinterklimat

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Volkswagen Passat facelift officiell – fakta, bilder och film

Mattias Rabe 6 februari 2019

Volkswagen Passat generation B8 är nu så långt kommen här i livet att det är dags för en uppryckning. Bland nyheterna märks framför allt ny teknik, men även lite utseendemässiga förändringar.



FILMER: [***https://youtu.be/zF1zEnKod94***](https://youtu.be/zF1zEnKod94)

[***https://youtu.be/cjZl4pPZs3c***](https://youtu.be/cjZl4pPZs3c)

[***https://youtu.be/j46NiEUt7jQ***](https://youtu.be/j46NiEUt7jQ)

[***https://youtu.be/u05X6LswmwU***](https://youtu.be/u05X6LswmwU)

Europas bästsäljare i D-segmentet (mellanklassen), med 137 794 sålda exemplar i fjol varav 13 650 registrerade i Sverige, presenteras nu i ett uppdaterat utförande som först och främst innebär mer och förbättrad teknik. Men vi börjar med utseendet hos Volkswagen Passat.

Det handlar inte om några enorma förändringar som ögat genast fastnad för, i stället är det små subtila justeringar som har genomförts. Fronten har gjorts om i form av ett annat utförande av kromribborna i grillen varav den nedersta numera löper in under strålkastarna. Strålkastarna är till formen desamma som tidigare men har fått ny lysdiodssignatur och ett annat innanmäte. Som extrautrustning finns Volkswagens senaste LED matrix-teknik IQ.Light som redan har introducerats på nya Touareg. Systemet är mer avancerat än Dynamic Light Assist som Passat har haft som tillval sedan nuvarande generation började rulla på vägarna hösten 2014.



Det har hänt en hel del med Passat sedan introduktionen under 1970-talets första halva. Här ses Volkswagen Passat Sportscombi R-Line av årsmodell 2020 (om du av någon anledning inte har någon koll alls på bilar så är det den till vänster) och Volkswagen Passat Variant av årsmodell 1976.

Utsidan

Den största förändringen i fronten är stötfångaren och partiet nedanför. Stötfångaren är inte lika rakt utförd som tidigare utan har ”dragits ned” i mitten för att ge grillen en mer framträdande roll. Denna nya stötfångardesign har lett till ett nytt utförande av luftintaget undertill, inklusive ny layout för dimljusen. Det ska dock tilläggas att det under en längre tid har ryktats om att Passat skulle anamma Arteons frontdesign. Det vet vi nu att så blev det inte.

På GTE-modellen, det vill säga laddhybriden, har fronten blivit betydligt kaxigare i utförandet med mer svartlackerad plast än tidigare samtidigt som DRL-ljusen (de C-formade varav det vänstra är ett bakvänt C) har fått en annan stil med en bas lika lång som överliggaren.

Baktill är förändringarna ännu mindre. Den tydligaste är att emblemet som berättar vilken modell det handlar om har flyttat från höger nederdel på bakluckan till att pryda större delen av luckan mellan vecket och VW-märket. Volkswagen har valt att spärra texten, något som verkar bli allt mer populärt hos biltillverkarna. Bakljusen har samma grundform som tidigare men insatserna med lysdioder har antagit ny form vilket ger ett tydligt kännetecken i mörker när man ska avgöra om det är ”gamla” eller ”nya” Passat som rullar framför en. Stötfångaren har fått ett nytt veck som inte ”fortsätter runt hörnen” utan det tar vägen upp mot bakljusen där det integreras i motsvarande veck.

Ändrören, som finns i flera olika utföranden beroende på modellversion, har även de setts över och bjuder på lite annorlunda former gentemot tidigare.

Insidan

Interiört är det sig, till stora delar, likt. Men ratten är ny och den är dessutom kapacitiv, det vill säga den är beröringskänslig precis som infotainmentskärmens yta. Med denna teknik förenklas interaktionen mellan bil och människa och används bland annat till Travel Assist-systemet som vi berättar mer om lite längre ned i artikeln.

En påtaglig nyhet är att den analoga klockan mitt på instrumentpanelen är borta. I stället pryder namnet Passat, bakbelyst förstås, den ytan tillsammans med knappen för varningsblinkers. Strax undertill fanns tidigare varningsblinkersknappen tillsammans med ett par andra knappar för parkeringssensorer och parkeringsassistans, samt status för krockkudden på passagerarsidan. Denna knapprad är även den borta.



Även Passat Alltrack tar del av uppdateringarna inför modellår 2020.

Nytt infotainmentsystem

Uppdaterade Passat har fått senaste generationen digital cockpit, det vill säga den skärm som huserar i mätarhuset och som numera kan justeras och förändras med hjälp av en knapp på ratten. Passat är även första Volkswagen-modell att få ta del av MIB3, det vill säga det nya modulära Matrix-infotainmentsystemet som innehåller en mängd med uppkopplingsmöjligheter och tjänster, samt SIM-kortsintegration, i jämförelse med MIB2. MIB3-systemet finns i tre utföranden; Composition Media med 6,5-tumsskärm och utan navigation, Discover Media med 8,0-tumsskärm och enklare navigationssystem samt Discover Pro med 9,2-tumsskärm med fullsmetat navigationssystem.

Nya system

Med uppdaterade Passat samlar Volkswagen alla säkerhets- och förarassisterande system under namnet IQ.Drive. Antalet system är många och några av nyheterna är Travel Assist, en semiautonom teknik (delvis självkörande) som mer eller mindre fungerar från 0 till 210 km/h, adaptiv farthållare med förutseende farthållare (ACC med predictive cruise control) som kan avläsa hastighetsskyltar och reglera hastigheten enligt dessa, läsa av kurvor, cirkulationsplatser och så vidare, och på så vis hjälpa föraren genom dessa genom att sänka till lämplig fart.

DCC med finlir

Passat kan precis som tidigare utrustas med adaptivt chassi (standard på vissa modellversioner), men med den skillnaden att stötdämparna har förbättrats och själva inställningsmöjligheterna tagits till nya nivåer. Precis som tidigare finns inställningslägena Comfort, Normal och Sport, men i stället för att bara kunna välja något av dessa tre lägen med knappar kan användaren med ett ”dragbart reglage” (se bild längre upp) på skärmen finjustera inställningen även mellan nämnda steg. På så vis ska man kunna ställa in en mer personlig prägel på bilens stötdämpning.



Kanske största synliga nyheten på insidan är att den analoga klockan är borta.

Vassare laddhybrid

Många Passat-spekulanter vill säkert höra några nyheter kring laddhybriden GTE, om den har förbättrats eller inte. Och visst har den blivit vassare.

Drivlinan består fortfarande av en 1,4-liters TSI-motor och en elmotor. Förstnämnda levererar inte längre 156 hästkrafter utan 150. Elmotorn pumpar däremot fortfarande ur sig 115 hästkrafter och tillsammans levererar de maximalt 218 hästkrafter, precis som tidigare. Vad som inte är som tidigare är batteriet. Dess kapacitet har ökat med 31 procent från 9,9 till 13,0 kWh. Det ger positiva följdeffekter, inte minst räckvidden vid körning på enbart el. Passat GTE har till dags datum haft en NEDC-redovisad räckvidd på el på upp till 5 mil. Numera redovisas upp till ungefär 5,5 mils räckvidd, och då är det beräknat enligt den tuffare WLTP-körcykeln. Det betyder ungefär 7 mils räckvidd enligt gamla NEDC-körcykeln. Två mil längre än tidigare alltså – på papperet.

Övriga motorer

Tre olika bensinmotorer och fyra olika dieselmotorer presenteras med Passat facelift, samtliga certifierade enligt Euro 6d-TEMP (GTE är certifierad enligt Euro 6d, det vill säga snäppet bättre då utsläppstoleransen vid RDE-körning (verklig körning) är hårdare än vid Euro 6d-TEMP). Alla motorer, oavsett om de är bensin- eller dieseldrivna, är utrustade med partikelfilter.

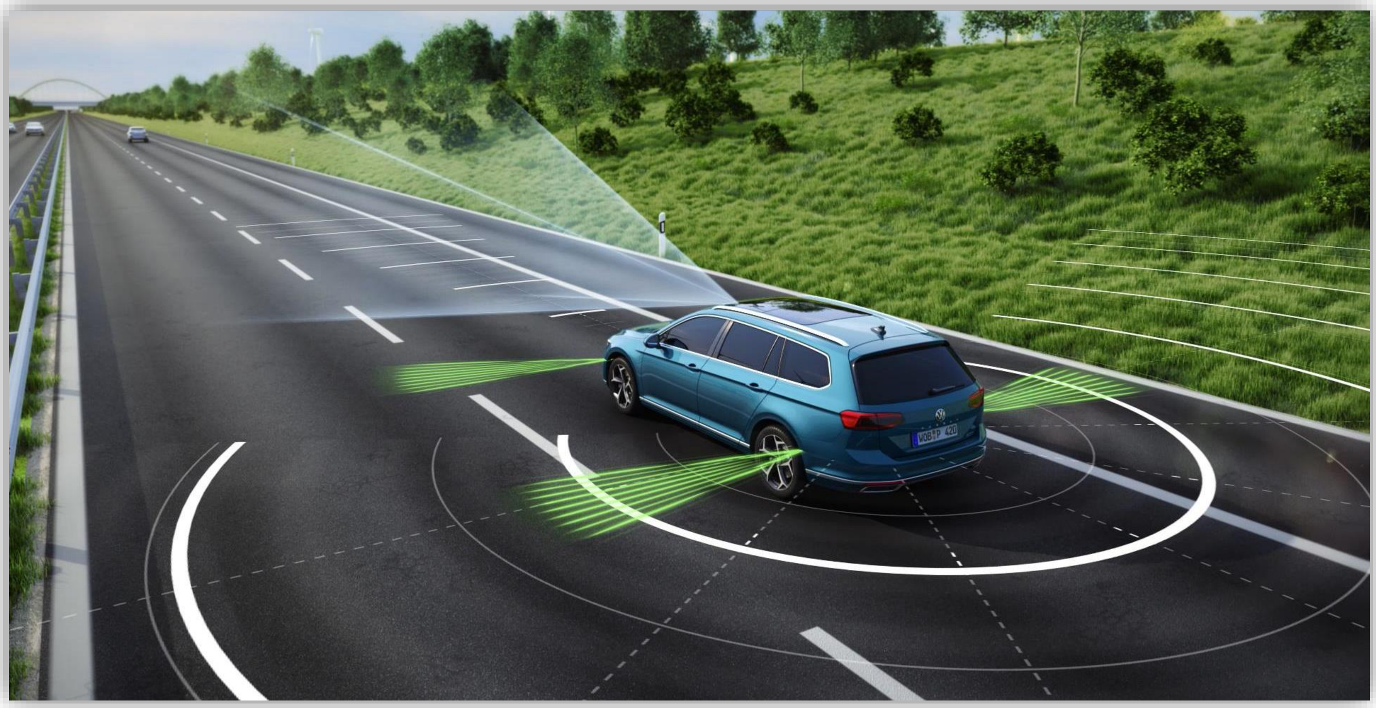
Bensinmotorerna är 1,5 TSI med 150 hästkrafter, 2,0 TSI med 190 hästkrafter och 2,0 TSI med 272 hästkrafter. Dieselmotorerna är 1,6 TDI med 120 hästkrafter, 2,0 TDI Evo med 150 hästkrafter, 2,0 TDI med 190 hästkrafter samt 2,0 TDI med 240 hästkrafter.

Säljstart och marknadslansering

Några priser är ännu inte meddelade, däremot säljstarten som är planerad till maj månad i år. Det dröjer dock till efter sommaren innan uppdaterade Passat hittar till VW-handlarnas hallar och ut på våra vägar.



Finkalibrering av det uppdaterade DCC-systemet.



Fler och mer utvecklade säkerhets- och förarassisterande i Passat facelift som är semiautonom.



GALLERI
Volkswagen Passat (Sportscombi) facelift 2020
72 bilder

ViBilägare

7. Kom in i Kamiq

Publicerad 2019-02-07 13:02 **Text Maria Dahlin**

Skoda släpper en bil på interiören i sin nya lilla suv.



Kamiq har hämtat inspiration till insidan från konceptet Vision RS. Längs dörrpaneler och instrumentpanel löper en mjuk, mönstrad skumyta. Infotainmentsystemet styrs från en fristående pekskärm. Med tillägget Virtual Cockpit får föraren en 10,25 tums display i synfältet framför ratten, som enligt Skoda ska vara en av de största i den bilklassen.

Den europeiska versionen av Skoda Kamiq kommer inte att vara samma som den Kamiq som redan säljs i Kina och har snarlika mått med Karoq. Europeiska Kamiq baseras på MQB-plattformen, har en hjulbas på drygt 265 centimeter och ett bagagautrymme där det får plats 400 liter. Skoda delar inför premiären av bilen även med sig av skisser på skapelsen utifrån, så att vi ska få ett hum om hur den kan se ut. Bilen visas i sin helhet på bilsalongen i Genève i mars.



Skoda Kamiq till Europa
Suven som redan lanserats i Kina gör sitt intåg även här.

RECHARGE

8. BMW iNEXT vintertestas i Sverige – elmotor och batteri sätts på hårt prov

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-02-07, 06:33

”Förhållandena i Arjeplog är ideala för el-bilstestning”



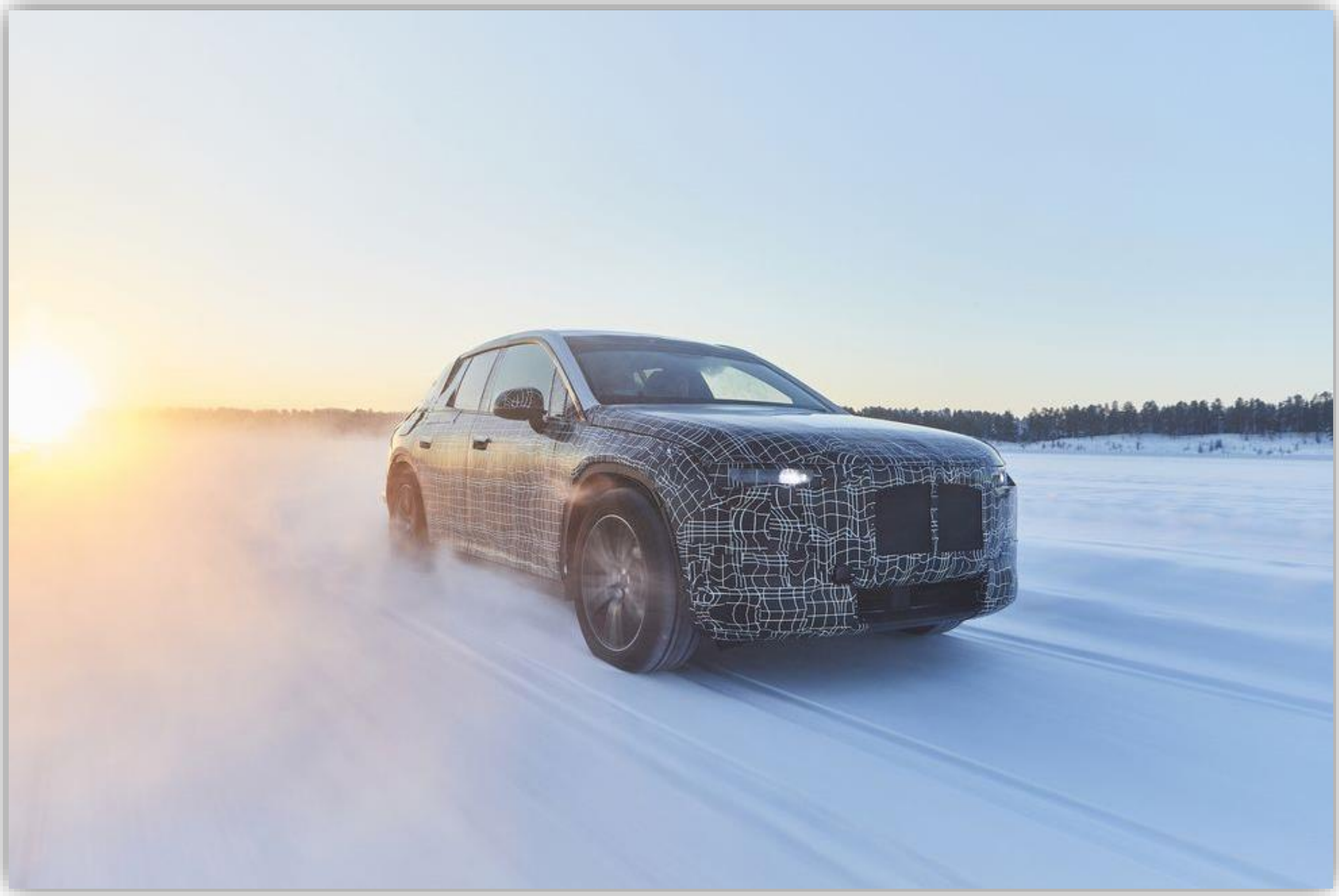
BMW har flera elbilar på gång. Dels en suv i form av iX3, i4 som blir en klassisk sedan och så den bil så går under arbetsnamnet iNEXT som BMW kallar för SAV eller Sport Activity Vehicle. Den sistnämnda vintertestas nu i lappländska Arjeplog där men testar bilen på exakt samma sätt som en bil med förbränningsmotor. De extremt kalla temperaturer som råder där just nu sätter den elektriska drivlinan på hårt prov, skriver BMW.

Det som ingenjörerna är extra intresserade av är hur energilagringen förändras och klarar sig i kalla temperaturer, samt hur det påverkar uppvärmning och luftkonditionering och så vidare. De undersöker dessutom hur kraftöverföring från batteriet till elmotor påverkas, som såklart får jobba hårt när det är kallt.

Testkörningen på is innebär också att de kan finkalibrera fyrhjulsdriften och ingreppet av DSC-systemet (Dynamic Stability Control). Isens konstant hala underlag möjliggör detta utan att behöva provocera bilen i höga hastigheter, skriver BMW.

BMW iNEXT ska börja produceras under 2021.









[Bekräftat: BMW i4 är på gång – lanseras 2020]



[BMW i1 kan bli nästa el-modell – baserad på Mini]
[ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT]



[Förhandsbokningen för BMW iX3 nu öppnad]



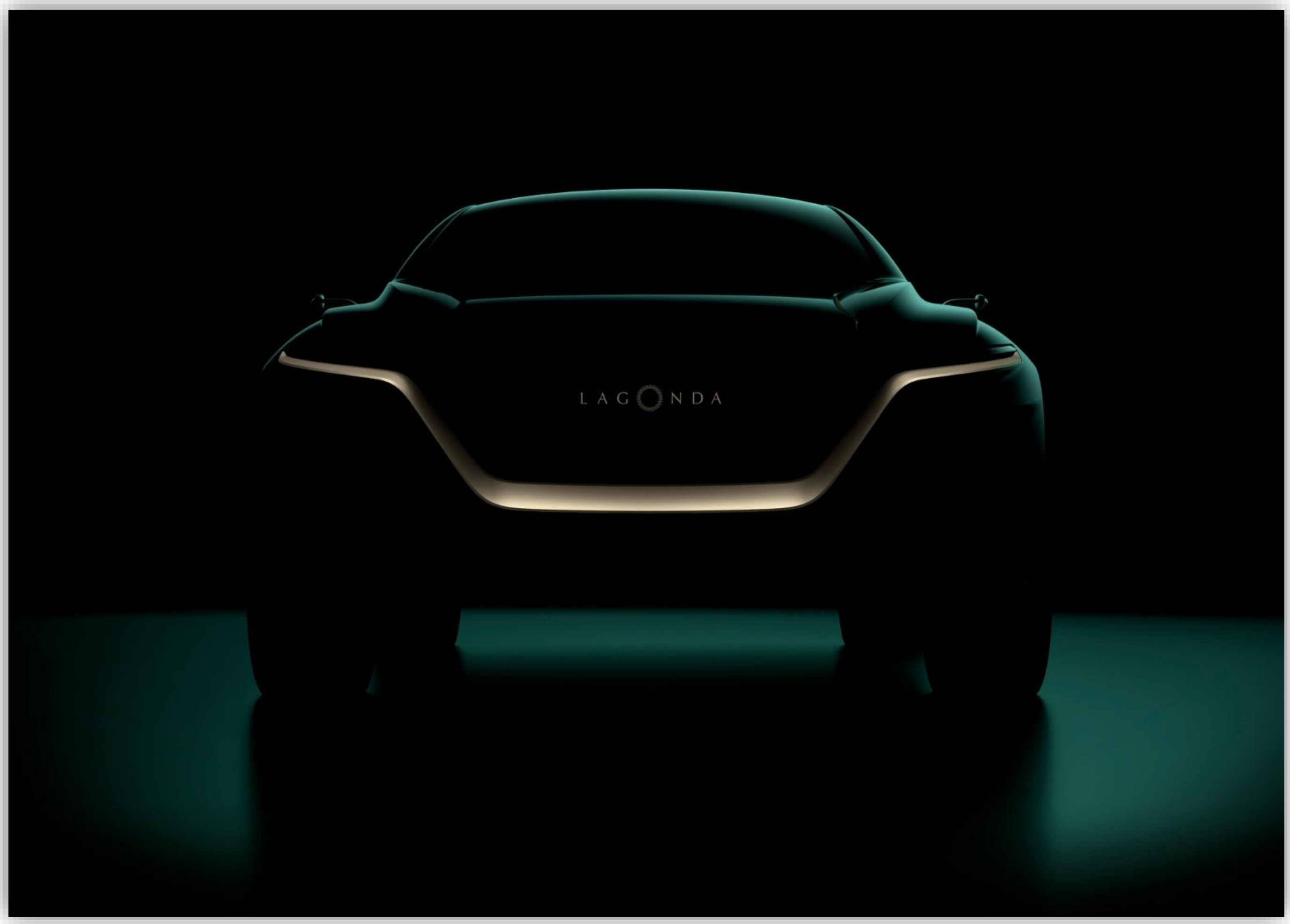
[BMW iX3 är den nya elsuven med räckvidd på 40 mil]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Lagonda presenterar eldrivet suv-koncept

Peter Klemensberger 6 februari 2019

En eldriven suv blir först ut i Lagondas nya giv som helt elektriskt lyxbilsmärke. All-Terrain Concept visas upp i Genève och kommer i produktion 2021.



Alla märken ska ha en suv, till och med de som man kanske inte förknippar med högbyggen: Bentley, Rolls-Royce, Lamborghini, Ferrari, Maserati, Aston Martin… och nu även systermärket till de sist nämnda: Lagonda. Ett koncept ska visas upp under Genèvesalongen och en första bild ser du här ovan.

Lagonda All-Terrain Concept ska följa samma designmönster som den lägre Vision Conceptsom visades upp under förra årets upplaga av samma salong – en bil som man menades skulle komma i produktion 2021.

Nu har man emellertid lagt om kurs, nu är det All-Terrain Concept som ska resultera i en första eldriven produktionsbil från Lagonda och ska stå klar om två år.

Den nya given stavas nämligen just eldrift – Lagonda ska tillskillnad från Aston Martin bara tillverka helt eldrivna bilar och bli världens första lyxbilsmärke med noll utsläpp.

Lagonda som märke återuppstod 2011 men grundades redan 1906 och kom i Aston Martins ägo 1947. Redan 2009 visade man ett suv-koncept, dock inte eldrivet utan baserad på Mercedes GL och väntades komma i produktion 2017.

10. Honda storhandlar kinesiska batterier

Text: Patrick Ekstrand

Publicerad: 2019-02-07

Hondas elbilsplaner blir allt mer konkreta.



Den japanska biltillverkaren och den kinesiska batterijätten CATL har tecknat en avsiktsförklaring om 56 gigawattimmar till och med 2027. Omräknat till helelektriska bilar handlar det alltså om i runda slängar en miljon batteripaket.

En talesperson för Honda säger att avtalet ska säkerställa batteribehovet för bilar avsedda för den asiatiska marknaden, och möjligen den amerikanska.

Beskedet kommer bara en vecka innan Honda ska visa upp sin senaste elbilsprototyp för journalister. Samma prototyp ska därefter presenteras för en bredare publik på motormässan i Genève. Ambitionen är att två tredjedelar av de bilar företaget säljer i Europa 2025 ska ha någon form av eldrift.

Patrick Ekstrand

Feber

11. Är Toyota Supra och BMW Z4 samma bil?

Av Roger Åberg 2019-02-07 KL 20:30

En titt på hur de blev till



FILM: ***https://youtu.be/_jbyzmtgU_0***

BMW Z4 har väl aldrig riktigt blivit en ikon, i alla fall inte av den dignitet som Toyotas Supra är. När de nu båda har kommit i nya versioner verkar det som att både Z4- och Supra-fansen, framförallt de senare kanske, inte riktigt är nöjda över samarbetet. Supran anklagas för att vara för mycket BMW helt enkelt.

Ska man vara tråkig så är det väl så att utan samarbetet så hade det kanske inte blivit någon ny Z4 eller Supra, så vi borde kanske sitta här och vara tacksamma för det vi får. Och 99 procent av de som gnäller på internet har inte kört någon av bilarna. Men samtidigt, är något med en halv själ verkligen något att ha?

I det här klippet får vi reda på hur samarbetet mellan BMW och Toyota kom till och hur långt det sträckte sig.

BMW berättar mer om nya Z4
M40i blir toppversionen

Nu är den här på riktigt - nya Toyota Supra
Blir din för 678 900 kronor

Engineering Explained snackar om motorn i nya Supran
B58 - uppföljaren till N55

RECHARGE

12. Tesla med tekniskt fel ska själv ringa bärgningsbilen

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-02-05 09:13

När Tesla skruvar upp både produktionstakten och försäljningen är det viktigt att även serviceorganisationen hänger med. Så har inte riktigt varit fallet – åtminstone inte i Norge.



Norska Teslaägare har länge klagat på extremt långa väntetider för service och reparationer, något som Teslachefen Elon Musk lovat att rätta till.

I samband med förra veckans ekonomiska uppdatering där Tesla redovisade vinst upprepade Elon Musk sitt löfte om att prioritera servicen, skriver Electrek. Faktum är att det blir hans högsta prioritet under årets första kvartal.

Då handlar det dock om servicen i Nordamerika – faktum är att han inte nämner något om att servicenivån skulle förbättras i resten av världen, men vi antar att även Europa prioriteras högt servicemässigt under de kommande åren.

Förbättringarna som ska göras på servicesidan är bland annat:

- Öka antalet mobila servicebilar som åker ut till bilägarna istället för att bilägaren måste avsätta tid att själv åka in till en verkstad.
- Förbättrad app där ägarna kan boka service.
- Bilen ska själv kunna ringa efter bärgning vid ett tekniskt fel. Bärgningsbilen ska också ha med sig en lånebil för Teslaföraren.

Teslaägare i Norge klagar på usel service – Elon Musk erkänner fel

Tesla storsatsar på snabbare och effektivare service inför Model 3-anstormningen

Erik Söderholm

13. Glöm Gigafactory – här är batterifabriken som blir tre gånger större

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-02-07, 11:17, uppdaterad 2019-02-07, 12:29

Världens största battericellstillverkare (ämnade för elbilsbatterier) kinesiska Contemporary Amperex Technology Ltd (CATL) har sedan tidigare aviserat att de tänker etablera sig i Europa. Närmare bestämt i tyska Erfurt. Och fabriken de bygger ska bli den högst presterande i världen, hela tre gånger större än Teslas Gigafactory, skriver tyska Handelsblatt.



"I ett första steg vill vi bygga 14 gigawatt-timmar GWh, och enligt våra beräkningar kan vi vara uppe på tresiffrigt antal gWh per år från och med senast 2026", säger Matthias Zentgra, euro-pachef på CATL.

Teslas Gigafactory ligger i dagsläget på en produktionstakt i storleksordningen 20 gWh. Fabri-ken nevadaöknen där Tesla samarbetar med japanska Panasonic väntas kunna leverera cirka 35 GWh battericeller per år. Alltså nära tre gånger mindre än CATL säger sig kunna göra.

CATL:s etablering beror på den kraftigt ökande efterfrågan på bilbattericeller, som dessutom väntas öka ännu mer i och med de stora tyska tillverkarnas elbilssatsningar, säger Matthias Zent-graf.

14. Guide: Nya alternativa bränslen som räddar förbränningsmotorn och miljön

Av Pär Brandt, Publicerad 2018-09-20 10:51, uppdaterad 2018-11-07 09:43

Fossilfria transporter kan uppnås med biobränsle och syntetiska drivmedel. Men nu gäller det att politikerna sätter fart!



Audi har visat hur man kan producera syntetisk bensin från socker. Men det finns också andra, lovande bränslen.

Vägen mot fossilfria transporter stavas biobränsle och syntetiskt framställda drivmedel. Omställningen kan gå snabbt och ske parallellt med att de elektrifierade modellerna blir allt fler. Biobränslen framstår som riktigt smarta och frågan är vad våra politiker väntar på? Sätt igång och bygg ut produktionen!

Det finns många alternativa biobränslen – både nya, sådana det forskas kring och etablerade alternativ som etanol och biogas. Några av de mest intressanta ska vi titta på i den här artikeln.

För att minska hoten mot klimatet och förbättra miljön måste vi hålla flera bollar i luften samtidigt. De fossila kväveoxidutsläppen kommer till stor del från fordonstransporter där merparten av bilarna drivs av bensin eller diesel.

Ett snabbt och kraftfullt sätt att minska de fossila utsläppen vore att förbättra våra bränslen. Det sker till viss del redan med dieselbränslet som blandas upp med förnybart, syntetiskt dieselbränsle. Cirka 20 procent av det dieselbränsle som säljs i Sverige idag är förnybart drivmedel. Även bensin blandas upp med etanol, som kan framställas fossilfritt.

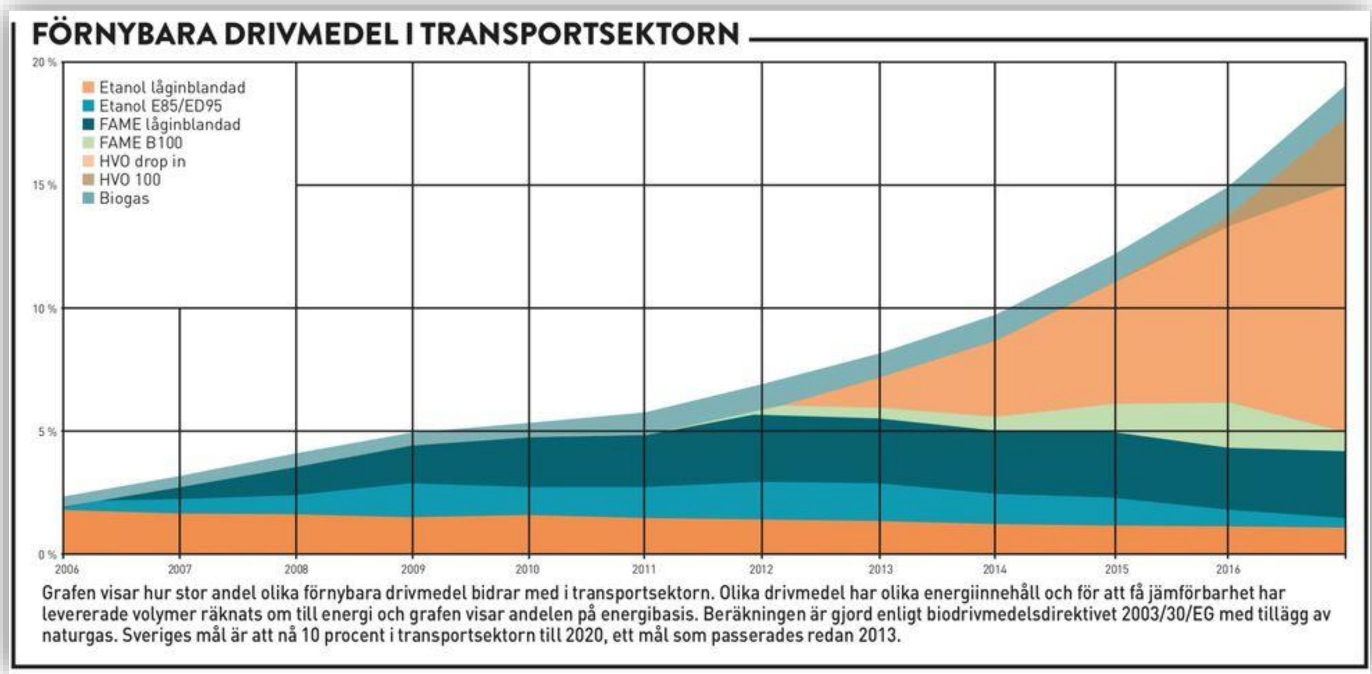
Inblandningen förnybara biodrivmedel är en del av den så kallade "reduktionsplikten" för bensin och diesel. Det mål som regeringen satt upp är att minska växthusgasutsläppen med 40 procent till 2030.

Det finns många alternativa bränslen – både nya, sådana det forskas kring och etablerade alternativ som etanol och biogas. Några av de mest intressanta ska vi titta på i den här artikeln.

Att förbättra bränslena kostar en del men ger flera fördelar. Istället för att importera bensin och diesel kan syntetiska biobränslen produceras i Sverige. Det gynnar vår handelsbalans och skapar fler arbetstillfällen.

Även om syntetiska bränslen kräver investeringar ligger de på relativt "rimliga" nivåer. I Sverige finns det cirka fem miljoner personbilar. Om vi i ett slag skulle byta ut alla dessa mot elbilar skulle utsläppen minska dramatiskt. Men om vi tar Nissan Leaf som en del av räkneexemplet skulle det kosta 5.000.000 x 345.000 kronor. Totalsumman blir svindlande 1.725 miljarder kronor.

Då framstår det som betydligt mera kostnadseffektivt att behålla befintlig vagnpark, fortsätta utvecklingen av mer effektiva fordon (som successivt ersätter gamla bilar) och parallellt införa syntetiska biobränslen som minskar de fossila utsläppen. Flera bollar i luften, som sagt.



Grafen visar hur stor andel olika förnybara drivmedel bidrar med i transportsektorn. Olika drivmedel har olika energiinnehåll och för att få jämförbarhet har levererade volymer räknats om till energi och grafen visar andelen på energibasis. Beräkningen är gjord enligt biodrivmedelsdirektivet 2003/30/EG med tillägg av naturgas. Sveriges mål är att nå 10 procent i transportsektorn till 2020, ett mål som passerades redan 2013.

Andelen förnybara drivmedel har ökat raskt de senaste åren.
Men politikerna behöver göra mer för att öka takten.

En annan fördel med biobränslen och syntetiska bränslen är att de fungerar utmärkt i befintlig infrastruktur. Mackarna behöver inte byggas om, vilket till exempel är en nödvändig och kostsam investering om vi skulle gå över till vätgas som drivmedel.

I rättvisans namn är det inte bara de fossila utsläppen från transporter som måste minskas. De svenska hushållens koldioxidutsläpp kommer från livsmedel, boende, transporter och konsumtion. Transporter och livsmedel står för cirka en tredjedel vardera. Att enbart minska utsläppen från fordonstransporter räcker alltså inte.

Enligt Naturvårdsverkets beräkningar ligger de svenska koldioxidutsläppen på cirka 11 ton per person och år. Det borde minska till 1–2 ton, menar Naturvårdsverket, vilket kräver omfattande förändringar i livsstil och konsumtion.

Som jämförelse står svenskarnas flygresor för ungefär lika stora koldioxidutsläpp som de från personbilstrafiken. Även flyget borde alltså införa fossilfritt bränsle.

Alternativa, fossilfria bränslen är en viktig del av de förbättringar som behövs för att möta klimathotet. Här nedan listar vi några av de mest intressanta.

FÖRSÄLJNINGSVOLYMER 1 000 KUBIKMETER

BILMODELL	1970	1980	1990	2000	2010	2017
E85	–	–	–	–	168	32
Bensin	3 780	4 750	5 630	5 370	4 550	2 440
Diesel	2 200	2 460	2 775	3 512	5 165	4 340
FAME	–	–	–	–	18	52
HVO	–	–	–	–	–	380
Fordonsgas	–	–	–	12	106	107
Villaolja	8 875	7 334	3 300	2 650	1 100	450
Tjockolja	14 640	9 655	1 800	1 200	1 150	105

*Utvecklingen av nya bränslen har gått ryckvis genom åren,
men i takt med att de introducerats på marknaden så ökar också försäljningsvolymerna.*



Som bilägare kan man förbättra sitt miljösamvete genom att välja dieselbränsle med hög andel biobränsle. Ett exempel är Preem Evolution Diesel som är Svanenmärkt och innehåller minst 50 procent förnybar råvara (tallolja). Tallolja utvinns ur svartlut, en biprodukt vid framställning av pappersmassa.

HVO – det fantastiska dieselbränslet

Fördelar med HVO:
- Kan produceras lokalt
- Blandbar med fossil diesel
- Stor minskning av koldioxidutsläppen
- Lägre utsläpp av svaveloxid och kväveoxider

Nackdelar med HVO:
- Fossil vätgas i produktionen
- Hälsofarliga utsläpp lokalt
- De flesta fordonsmodeller är inte godkända (ännu)
- Inblandning av palmolja förekommer, vilket riskerar skövling av regnskog

Ingen miljöintresserad bilist har undgått bokstavskombinationen HVO, "Hydrogenated Vegetable Oil". Det är en syntetiskt framställd typ av biodiesel där råvaran kan vara tallolja, slakteriavfall eller palmolja.

Ännu så länge är det få biltillverkare som tillåter att deras dieselmodeller körs på 100 procent HVO (HVO100), däremot tillåter alla en 50/50 blandning av vanlig citydiesel och HVO. Flera fälttester sker just nu och inom kort lär det bli fler biltillverkare som godkänner HVO100.

Om vi räknar på HVO och använder Volvo V90 D5 i exemplet släpper den ut 4,6 ton koldioxid per år med en årlig körsträcka på 2.000 mil. Skulle vi tanka 100 procent HVO istället för diesel sjunker CO2-utsläppet till 580 kilo. En radikal förbättring, alltså.

I dagens läge räcker inte HVO-produktionen till alla dieselfordon. Men exempelvis vill Preem utöka från dagens produktion på 200.000 ton till tre miljoner ton, vilket skulle täcka 50 procent av dieselförsäljningen i Sverige.

Preem tillverkar HVO från tallolja i en fabrik utanför Piteå och uppskattar att en utökad HVO-produktion leder till 1.000 nya jobb i Sverige.

Enligt en rapport från Energimyndigheten är tallolja den råvara som ger bäst klimatnytta vid framställning av HVO-diesel. Med tallolja som råvara reduceras CO2-utsläppet med 89 procent.

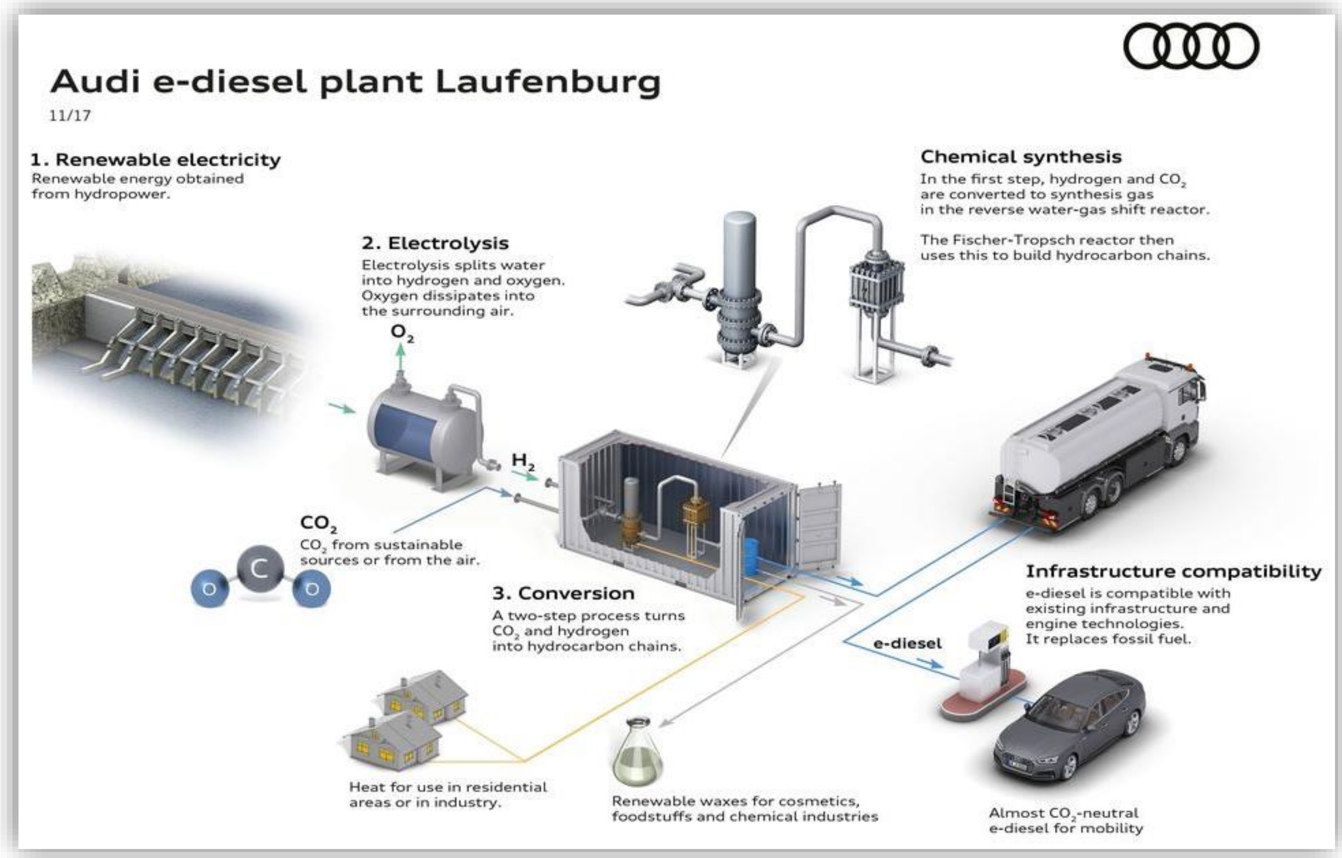
Det pågår lovande försök att tillverka HVO från alger och i industriell storproduktion kan kostnaden ligga på en så låg nivå att den konkurrerar med fossil diesel.

En nackdel med HVO är att de lokala avgasutsläppen från dieselmotorerna bara förbättras i mindre grad. NOx-utsläppet är ungefär lika stort, oavsett om bilen körs på HVO eller vanlig diesel. Därför gäller det att välja en dieselmodell med effektiv avgasrening som testats med låga NOx-utsläpp.

Syntetisk biodiesel finns även i form av FAME, fettsyrametylestrar, som görs av fettsyra och metanol. Rapsmetyester, RME, är också biodiesel men den tillverkas av rapsolja och metanol.



Preem vill utöka från dagens produktion på 200 000 ton per år till tre miljoner ton, vilket skulle täcka 50 procent av dieselförsäljningen i Sverige.



Audi har medverkat i pilotprojekt som producerar både syntetisk bensin och syntetisk diesel. Men som alltid är kostnaden ett problem, råoljan är billigare.

Syntetisk bensin – alkylatbensin

Fördelar med syntetisk bensin:
Kan direkt ersätta vanlig bensin
Inga förändringar i dagens infrastruktur
Ger renare avgaser
Högt oktantal ger bra motorprestanda
Nackdelar med syntetisk bensin:
Dyr produktion
Energikrävande

Tekniken att tillverka syntetisk bensin är känd sedan mer än 100 år. I mitten av andra världskriget producerade Tyskland ungefär halva sitt bensinbehov i en process med kol och vätgas.

Men till skillnad från dieselbränslet HVO100 finns det inga mackar där man kan tanka syntetisk bensin. OKQ8 blandar in syntetisk bensin i den vanliga bensinen och uppger att man under 2017 haft tretton procent syntetisk bensin inblandad i den bensin som sålts i norra Stockholm och Uppsala.

Syntetisk bensin kallas även för alkylatbensin och den går att köpa i handeln. Det svenska företaget Aspen lanserade 1989 alkylatbensin som tagits fram av Roland Elmäng för att förbättra arbetsmiljön för skogsarbetare som använde motorsåg.

Alkylatbensin innehåller ingen bensen, svavel, bly eller liknande farliga ämnen. I så kallade "hobbymotorer", som exempelvis motorgräsklippare, brukar det inte finnas någon avgasrening och då är alkylatbensin ett lämpligt bränsle. Alkylatbensinen är dock cirka dubbelt så dyr som vanlig handelsbensin.

Audi **har medverkat i** flera pilotprojekt där man framställer syntetiska bränslen. 2015 visade Audi ett projekt där man tillsammans med franska Global Bioenergies tillverkade "e-bensin".

Den syntetiska e-bensinen framställs genom att jäsa sockerarter på ett nytt, energieffektivt sätt. Att jäsa socker för att få fram etanol känner vi ju igen sedan förut men Global Bioenergies har uppfunnit en genmodifierad E. coli-bakterie som bildar gasen isobuten. Gasen sipprar ut ur blandningen och mikroorganismerna skadas inte på samma sätt som när etanolhalten blir hög. Från isobuten produceras sedan alkylatbensin.

Den syntetiska alkylatbensinen är fri från svavel och bensen, dessutom har "e-bensinen" ett naturligt högt oktantal som gör att man kan använda ett högre kompressionsförhållande (eller högre laddtryck i turbon). Metoden bygger dock på tillgång till billigt socker och är energikrävande.



När bilägaren besöker en mack så finns det redan en relativt stor andel av förnybara bränslen. I både 95 och 98 oktan bensin ingår 5 procent etanol. E85 är, som vi alla vet, ett bränsle med 85 procent etanol och 15 procent bensin. Till höger i raden ser vi OKQ8 GoEasy Diesel som innehåller 42 procent förnybar råvara. OKQ8 erbjuder även Diesel Bio HVO på vissa mackar, det är ett 100 procent förnybart dieselbränsle. Längst till höger ser vi en pump för AdBlue, ett urinämne som behövs för att rena dieselavgaserna från NOx.



*I USA tillverkas etanol med majs som råvara,
vilket konkurrerar med livsmedelsproduktionen och höjer priset på majs.*

Etanol och metanol – ständigt aktuella

Fördelar med alkohol som bränsle:

Relativt billigt bränsle

Högt oktantal ger bra motorprestanda

Nackdelar med alkohol som bränsle:

Kräver omfattande investeringar

Metanol är mycket giftigt

Ungefär halva energiinnehållet som bensin

Konkurrerar i vissa fall med livsmedelsproduktion

Etanol och metanol är välbekanta som motorbränslen. Båda är de alkoholer med många likheter men också skillnader. Metanol (träsprit) är till exempel mycket giftigt vid förtäring.

Etanol ingår till 85 procent i bränslet E85, resten är bensin. Som alla minns var etanolbilarna gynnade av skattesubventioner för ett drygt decennium sedan och försäljningen av E85-bilar ökade kraftigt. Men sedan steg priset på E85 under 2008 och då störtdök också intresset, liksom försäljningen.

Den så kallade pumplagen började gälla 2005 och då "tvingades" de flesta mackägare att installera tank och pumputrustning för E85-bränslet. Investeringen är alltså redan gjord och det vore därför enkelt att förnya intresset för etanolbilar, eller flexifuelbilar som de också kallats.

Alkohol och elektricitet har en likhet och det är att tillverkningen kan variera kraftigt. Ungefär som "grön el" (vindkraft och solpaneler) och "ful-el" (kolkraft). Hur etanol/metanol producerats är alltså helt avgörande för miljöpåverkan och fördelar/nackdelar.

Etanol och metanol är ständigt aktuella som alternativa, fossilfria bränslen. Forskning pågår och det finns flera pilotförsök som visar på möjligheter att producera på annorlunda sätt, istället för att konkurrera med livsmedelproduktionen (socker och majs). Vi ska därför inte avskriva alkoholerna som bra alternativ till bensin... inte riktigt än.



Tillgången på fordonsgas är god, numera, och snart finns det 200 kommersiella pumpställen utspritt i Sverige. Att taxiåkerierna ofta väljer gasbilar beror på att kunderna (kommuner, landsting, företag) kräver fordon som kan köras på miljöbränsle.



Biogas kan produceras lokalt, till exempel hos lantbrukare, och ta tillvara på energin i organiskt material och gödsel.

Biogas växer återigen

Fördelar med biogas som bränsle:

Utnyttjar lokal energi som annars gått till spillo
Låga utsläpp ur avgasröret
Mycket låg klimatpåverkan
Etablerad, beprövad teknik

Nackdelar med biogas som bränsle:
Gastankar har begränsad livslängd – dyra att byta
Kan bytas ut mot fossil naturgas

Gasbilar har medialt sett hamnat lite i skuggan av elbilarna, vilket är synd. Och faktum är att försäljningen av gasbilar ökar, i Sverige med 41 procent under första halvåret 2018. På många ställen i Europa är ökningen ännu större.
När bonus/malus-systemet infördes 1 juli 2018 tillkom också en bonus för gasbilar på 10.000 kronor. Det märktes av direkt i juli, då försäljningen av gasbilar nästan fördubblades (jämfört med för ett år sedan).

Flera forskningsrapporter har visat att biogas är det miljövänligaste bränslet för fordon. För att uppnå målet med fossilfria transporter är därför biogas en stor och mycket viktig pusselbit.
När försäljningen av gasbilarna kom igång på allvar, för ungefär 15 år sedan, bestod fordonsgasen av mestadels fossil naturgas. Men andelen fossilfri biogas har ökat stadigt och under 2017 bestod fordonsgasen av 86 procent biogas. Den fossila naturgas som importeras kommer främst från Danmark och Norge.

Antalet tankställen har också ökat i stadig takt. 2004 fanns det bara 50 tankställen i hela Sverige, inom något år är den siffran uppe i 200. I praktiken är det inga problem att tanka gasbilen. I slutet av 2017 fanns det 55.000 gasfordon i Sverige, varav drygt 3.000 var bussar och tunga fordon.
Biogas bildas vid nedbrytning av organiskt material och tillverkningen kan ske lokalt vid exempelvis soptippar och reningsverk. Lantbrukare kan även utvinna biogas ur gödsel, och uppnå dubbla syften då metangas är en negativ biprodukt från animalisk produktion.

Livsmedelsavfall, som sorteras ut av hushåll och storkök, kan användas för produktion av biogas. Mycket av matavfallet slängs idag utan någon återvinning. Sammantaget innebär det att biogas kan utvinnas ur flera olika råvaror som kanske annars inte skulle användas för energitillverkning.
Distributionen av biogas kan ske via rörledningar eller tankbilar. Fordonsgas mäts och säljs i kilo. Energiinnehållet är högt, en gasbil kommer längre på ett kilo fordonsgas jämfört med en liter bensin.

Gasbilar som körs på biogas har lägre utsläpp av NOx (kväveoxider) och partiklar, jämfört med dieselbilar och bensinbilar. Gasbilar är därför speciellt gynnsamma i stadstrafik och vid varuleveranser, soptransporter, med mera.
En av få nackdelar med biogas är att gastanken har en begränsad livslängd. Att byta gastank på en äldre bil blir en dyr affär och är i många fall inte ekonomiskt försvarbart. Enda alternativet är då att koppla ur gasdriften och köra enbart på bensin. Några biltillverkare har en relativt hög livslängd, Volkswagen har till exempel 20 år, vilket gör att bilen sannolikt också nått slutet av sin livstid vid denna ålder.

Vid tankning har det skett ett flertal gasexplosioner i Sverige, både med tunga fordon och personbilar. Hittills utan några dödsfall. Från den 20 juli 2018 ska därför gasbilar besiktigas med gastanken frilagd (inga skyddsplåtar) så att besiktningspersonalen kan kontrollera eventuella rostangrepp eller andra skador.

BRÄNSLEBESKATTNING IDAG, SVERIGE

BRÄNSLE	SKATTEREDUKTION
Etanol låginblandad	88 %
Etanol i E85	92 %
RME/FAME låginblandad i diesel	36 %
RME/FAME höginblandad	63 %
HVO	100 %

Källa: skatteverket

Sveriges omfattande planer på satsningar på förnybara bränslen kan bromsas upp av EU, som fruktar att känsliga skogar i Europa skövlas för att tillverka bränsle.

Politisk osäkerhet kring biobränslen

Trots osäkerheten kring EU-politiken vill regeringen under 2018 införa nya subventioner för etanol och FAME, vilka då blir helt skattebefriade. Detta är goda nyheter för de som äger en etanolbil, men möjligheten till genomförande hänger på EU-reglerna.

Regeringen har även infört "reduktionsplikt", med start sommaren 2018. Det innebär att in-blandning av biodrivmedel i bränslena blir lag. Införandet ska ske gradvis och målet är cirka 50 procent biobränsleinblandning i bensin och diesel år 2030.

Motivet till förslaget är inte bara att uppnå klimatmålen utan även att minska beroendet av olja för att säkra energitillförseln samtidigt som det kan skapa viktiga affärs- och arbetstillfällen.

Men Sveriges omfattande planer på satsningar på förnybara bränslen kan komma att stoppas av EU. Nyligen beslutade nämligen EU:s miljöutskott att införa nya regler för skogsbaserade och grödobaserade bränslen för perioden 2021–2030 genom att klassificera dessa som icke förny-bara. Tanken är bland annat att skydda Europas skogar från skövling.

Förslaget skapar osäkerhet hos biobränsleindustrin och kan hota investeringsplaner.

Audis syntetiska e-diesel ska ge nästan helt koldioxidneutral körning

Audi tillverkar syntetisk e-bensin – utan råolja

Elbilar i all ära – men Bosch hoppas på syntetiska bränslen
ARTIKEL FRÅN RECHARGE



Pär Brandt

ViBilägare

15. Vinterdäck med gummidubb – första intrycken

Publicerad 2019-02-07 9:27 **Text Maria Dahlin**

Continental har tagit fram dubbdäck där kroppen är i gummi istället för metall. Vi skickade vår däckexpert Nils Svärd för att testa dem.



Hej Nils, du är visst nära alpina-VM och kör slalom. Men inte på skidor.
– Det stämmer bra! Jag är i Östersund där Continental har valt att lansera sitt nya dubbdäck IceContact3. På andra sidan Storsjön ser vi Åreskutan.

Vad är nytt?
– Det är två större förändringar med generationsskiftet. Till skillnad från IceContact2 har IceContact3 fått symmetriskt mönster, alltså med bestämd rullriktning, och inte ett asymmetriskt mönster sparat in- och utsida. Detta ska ge bättre motståndskraft mot slask- och vattenplaning jämfört med det gamla mönstret som prioriterar sidogrepp och kurvbeteende.
– Men den största förändringen är dubben. Conti har tagit fram en ny dubb där kroppen är i gummi och inte metall. Sedan finns det ett litet metallstift som ger isgrepp. Continental hävdar att ”FlexStud”, som den nya dubben kallas, ska ge 20 % lägre vägslitage. De har inte använt tekniken till att utöka antalet dubb – utan precis som innan har ICeContact3 190 dubbar i standarddimensionen 205/55 R16.
– Det är också två olika typer av dubb i samma däck. En optimerad för acceleration/broms, en för kurvgrepp. Detta såg vi tidigare på Nokian Hakkapeliitta 9 och nu följer Continental efter.
Vad är dina intryck så här långt?
– Det är svårt att säga något bestämt efter bara olika provkörningsmoment på plogade isbanor - det krävs ett seriöst jämförelsetest innan man kan dra några större slutsatser. Om tre veckor sätter jag igång med vårt stora vinterdäckstest och där kommer den nya dubbtekniken självklart vara med!
– Jag kan i alla fall säga att vägbullret har förbättrats. Vi har kört både IceContact2 och IceContact3 på barmark och gummidubben ger bekvämare frekvenser för örat att lyssna på.



Gummidubb mot traditionell dubb i förstorat utförande.

Något som inte är så bra?

– FlexStud kommer bara till större storlekar, 17-21 tum. IceContact3 i 14-16 tum får traditionella aluminiumdubbar. Så där försvinner en nyhet. Continental säger att FlexStud är en premiumprodukt och kommer få ett premiumpris. Så förmodligen innebär det en prishöjning från dagens nivåer. Efter vintern kommer de officiella priserna och leveranserna sätter igång lagom till nästa vintersäsong.



Continental lanserar vinterdäck med gummidubbar
ContiFlexStud lovar lägre bullernivå, bättre isgrepp och mindre vägslitage.

Feber

16. Köpte sex stycken Rolls-Royce som matchar hans turbaner

Av Bobby Green 2019-02-07 kl 14:45

Kan man ha för många Rollsar?



Reuben Singh är en entreprenör som gjort bra med pengar på olika saker genom åren. Han är verkligen inte rädd för att visa upp sina rikedomar, och hans senaste inköp är ett bevis på det. Inte mindre än sex stycken nya Rolls-Royce har köpts in - tre Phantom och tre Cullinan. Och varje bil matchar någon av alla hans turbaner. Det nya tillskottet innebär att han nu äger inte mindre än 20 stycken bilar från Rolls-Royce, och även tidigare har han sett till att bilarna matchar hans huvudbonad. I sin samling har han även bilar som Bugatti Veyron, Mercedes SLR, Ferrari F12 och Porsche 918 Spyder.



17. En himmelsblå Trabant

Publicerad 2019-02-07 7:10

Text Mårten Carlsson

Nu blir det DDR-pop med Sonja Schmidt, 1971.



***FILM*: https://youtu.be/ctWHaXjjrvo**

Service på Trabant
Östtyska statstelevisionen visar hur du servar och sköter om din Trabant 1970. 3

Trabant – värd att vänta på!
Kanske kan man tycka att en reklamfilm för Trabant var att skjuta över målet – väntetiden på DDR:s populäraste bil räknades i år. Men filmen får oss att förstå varför Trabant 601 är värd att vänta på. 5

En mulen dag i Zwickau 1958
Här rullar nya bilar ut ur en gammal fabrik som nu låg i ett nytt land, Östtyskland 1

Tuut-tuut – nya Klassiker är här!
I nya Klassiker kopplar vi ett polisgrepp på Volvo 145. Vi kör Volkswagen Karmann-Ghia mot Porsche 914 och berättar om den udda franska sportbilen Eolia – med dubbla vingar! Och du har väl inte missat att du får en körjournal på köpet!

Klassiker

18. Grattis Volvo Duett!

Carl Legelius 11 februari 2009

DAGENS NAMNSDAGSBIL

Enligt klassikerkalendern är det i dag dags att fira Duett, Volvo Duett!



Efter det att PV 444 presenterats 1947 kom efterfrågan på ett lastvagnschassi i samma storlek. Tillverkningen av PV 445-chassit startade 1949.

PV 444 hade självbärande kaross och man konstruerade därför en ram med samma axelavstånd och spårvidd som PV 444. På de chassier som byggdes gjordes skåpbilar, pickuper, katafalkvagnar samt även ett fåtal cabrioleter. Som de största karosserifabrikerna kan nämnas, Floby, Ringborgs, Valbo och Grip-kaross.

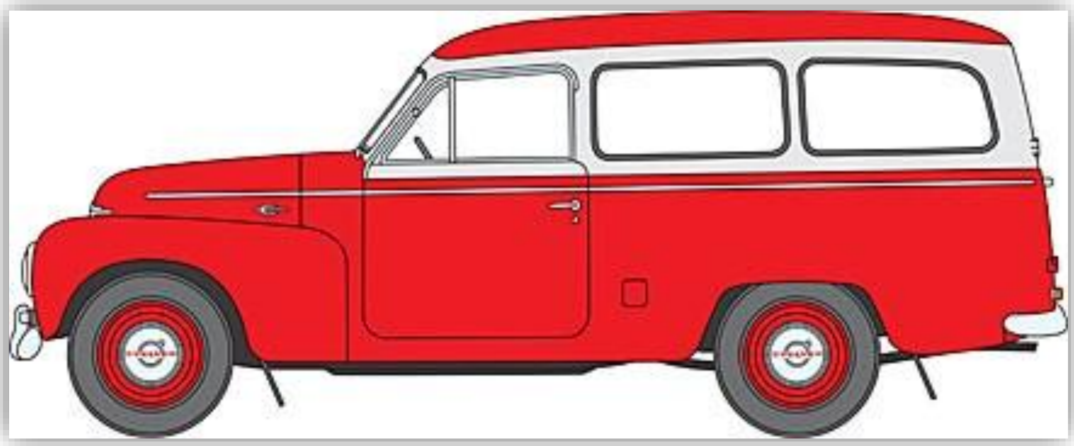
I maj 1952 började Volvo ta fram en egen kaross till PV 445-chassit. Den liknade de modeller som tillverkats tidigare av karosstillverkarna. Den största skillnaden var att den saknade utvändiga bakskärmar.

Den första Duetten med typbeteckningen PV 445 DH levererades till Volvos grundare Assar Gabrielsson den 4 juni 1953.

Namnet Duett kommer av att man ansåg det vara två bilar i en. Arbetsfordon till vardags och familjebil på kvällar och helger. Den lanserades även under parollen "Bilen som är två".

Duetten kom att tillverkas ända fram till den 11 februari 1969 med ytterst små förändringar. 1960, två år efter Volvo PV, fick Duetten den hela vindrutan och ny instrumentbräda.

I övrigt gjordes samma förbättringar som på PV:n men så gott som alltid något senare.



Kom igen, lasta mig!



En mycket tidig 445 skåpbil utanför ett konditori, redo för tårtlast.



Flera olika karossmakare framställde små lastbilar på 445-bas.
Denna är kommer från Klippan.



Volvo PV445 Valbo Cab 1950



Televerket köpte många Duett, de flesta utan sidorutor bak.
Men detta är en linjemästarbil och har renoverats av Bernt Bergström-Israels.

Teknikens Värld
Teknikens Världs RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

19. Haas först ut i år igen – här är VF-19

Skrivet den 7 februari 2019, klockan 15:54 | 29 kommentarer



Precis som ifjol är Haas först ut med att visa nya bilen, som i år logiskt nog heter VF-19 (VF19).
Största nyheten är Haas nya livery med en minst sagt klassisk färgkombination.
F1-bilarna i år bär på en hel del nyheter, bland annat en 20 centimeter bredare och 2 centimeter högre frontvinge som är placerad något längre fram än förra året.
En annan nyhet, av flera, är att bakvingen är 10 centimeter bredare än förut och att DRS-öppningen har ökats med 2 centimeter vilket sägs öka effektiviteten med ungefär 25 procent.



20. Ledig befattning

119027 - **User Perspective Engineers**

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for User Perspective Engineers!

Description

You will be an integral part of the Chapter UI/UX & Attributes, one of three teams that exist within the Mobility Design Tribe. Our aim is to ensure that all development maintains a strong user-centric focus, by doing so will allow for purposeful and more successful products/services to be made available.
We are looking for innovative, creative, and empathetic engineers, who can understand a diverse user base, and bring back knowledge for use in design and engineering development. The aim is that NEVS products and services would interact and communicate with the world in such a way that they themselves become part of the lifestyle.
Within User Perspective, we are focussing on three key areas: Interface, Experience, and Engagement. All three parts work together in truly creating design appropriate for the user.
You will join an agile organisation, where team work, empowered self-organising teams, and quick learning cycles are the keys to success. Thus you need to be a good team player and continuously strive to make the team successful.
We will ensure that you have opportunities to grow and take on new challenges!

This role also involves:

- Observation and investigation of different types of users
- Consumer/market analysis Identifying needs and expectations
- Supporting Sales & Marketing with trend analysis
- Creating requirements Independent assessments of design iterations
- Creating/chairing assessment clinics and workshops
- Education of colleagues to a user-centric focus
- Design and support of a NEVS User Laboratory Promotion of the NEVS value towards purposeful product/service design
- Collaboration with all NEVS personnel, at different departments and locations

We are looking for someone who has:

- University education (bachelor) in Engineering, Science, and/or Art

- High ability in verbal, written, and graphical communication
- Fluency in English (both spoken and written)
- Driving license for vehicle
- Eligibility for work in Europe and China (i.e. no restrictions of travel)

To be successful in the role, you need to:

- Believe in our future vision
- Believe that the world needs change
- Be a team player, but not afraid to lead
- Demonstrate initiative and focus on delivery
- Be innovative and willing to communicate new ideas
- Be flexible in your daily work Provide the environment for open discussions

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	**3**
Working hours	100%
City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/8**
Contact	Contact: Ravi Bal, Chapter Lead – UI/UX & Attribut, +46 520 86 035 ;
Published	**06.Feb.2019**
Last application date	10.Mar.2019 11:59 PM CET

SLUT